



## **CÂMARA DOS DEPUTADOS**

### **COMISSÃO ESPECIAL DESTINADA AO PROJETO DE LEI N.º 3.337, DE 2004, DO PODER EXECUTIVO**

#### **PROJETO DE LEI N.º 3.337, DE 2004 (do Poder Executivo)**

Dispõe sobre a gestão, a organização e o controle social das Agências Reguladoras. Acresce e altera dispositivos das Leis n.º 9.472, de 16 de julho de 1997, n.º 9.478, de 6 de agosto de 1997, n.º 9.782, de 26 de janeiro de 1999, n.º 9.961, de 28 de janeiro de 2000, n.º 9.984, de 17 de julho de 2000, n.º 9.986, de 18 de julho de 2000, e n.º 10.233, de 5 de junho de 2001, da Medida Provisória n.º 2.228-1, de 6 de setembro de 2001, e dá outras providências.

#### **EMENDA SUPRESSIVA (do Sr. Eliseu Resende e outros)**

Suprimam-se do art. 27 do presente Projeto o inciso VIII do art. 39 e o art. 41 da Lei n.º 10.233, de 5 de junho de 2001.

#### **JUSTIFICAÇÃO**

A inclusão da expressão “...padronizados e demonstrações contábeis específicas...” no inciso VIII do art. 39 poderá gerar uma forte inconveniência ao setor de transportes.

O setor já possui um Plano de Contas em vigor, via regulação como todos os demais setores de infra-estrutura, com possibilidades de adaptações em consonância com os mercados existentes. Todavia, sua amarração em contrato dificultará o acesso da empresa a novos mercados.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

A prevalecer a disposição, a cada instrução da CVM deverá ser assinado um termo aditivo, demandando desperdício de tempo e recursos, visto que hoje basta adaptar o próprio Plano de Contas, em um único ato.

Além disso, caso uma concessionária pretenda ingressar no “Novo Mercado”, que é um segmento especial de negociação de valores mobiliários da Bolsa de Valores de São Paulo (BOVESPA), ficará impedida, por disposição contratual. Por outro lado, se a concessionária decidir lançar ADR’s no mercado americano, ficará também impedida, por disposição contratual, de se adaptar ao US GAAP, que são normas de contabilidade utilizadas nos Estados Unidos da América conhecidas como “United States Generally Accepted Accounting Principles”.

Portanto, visando a não engessar o ingresso de concessionários e permissionários a mercados mais transparentes e modernos, retardando a ampliação e modernização da atividade e, ainda, como forma de manter a uniformidade com os demais setores regulados, propõe-se a supressão do inciso, permanecendo o texto original.

O art. 41 da Lei n.º 10.233/2001, alterado pelo art. 27 do Projeto, versa sobre matéria de caráter eminentemente operacional, previamente estabelecida no edital de licitação, ex vi do inciso III, § 2º do art. 38, e, consequentemente, constante do Contrato. A avaliação da real necessidade de utilização de equipamento de maior capacidade e de novas freqüências e horários, com vistas a resguardar o interesse dos usuários naquele momento é realizada pela fiscalização da ANTT. Destaque-se que a autorização de que trata tal dispositivo é de caráter peremptória. É matéria de ordem contratual e corriqueira que nem mesmo envolve diretamente a diretoria da Agência.

Nos termos da cláusula contratual basta o permissionário comunicar com antecedência à fiscalização as alterações de horário e freqüência, respeitada a freqüência mínima contratual.

Por outro lado, em virtude do dinamismo natural de um mercado de grande abrangência territorial, são comuns os ajustes de horários e freqüências, ocorrendo inclusive flutuações distintas de um ano para outro.

O setor se caracteriza por flutuações de demanda decorrentes das sazonalidades anuais, como férias, feriados, eventos comemorativos etc.

Ressalte-se que a atividade conta hoje com cerca de 2.900 linhas, ocorrendo em cada uma delas diversas alterações no mesmo ano, implicando milhares de autorizações a serem, na forma proposta no PL, formalizadas em processo próprio, submetidas à Diretoria da Agência, para posterior encaminhamento ao Ministro dos Transportes, ou seja, milhares de processos serão anualmente analisados pela estrutura daquele Ministério e levadas à decisão de seu Titular.



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

Essa burocracia adicional, além de contrariar o disposto nos contratos, certamente acarretará aumento de despesas para a União e desperdício de tempo, principalmente em prejuízo ao usuário, caso essas autorizações não cheguem em tempo hábil no respectivo Terminal Rodoviário.

Assim, infere-se que é notoriamente inviável e não se justifica que tal matéria seja submetida à apreciação do Ministro de Estado dos Transportes.

Sala das Reuniões, de de 2004

## Deputado